

Erweiterung SBB-Bahnhof Stadelhofen 8008 Zürich

Extension de la gare CFF de Stadelhofen pour le train rapide (S-Bahn) 8008 Zurich

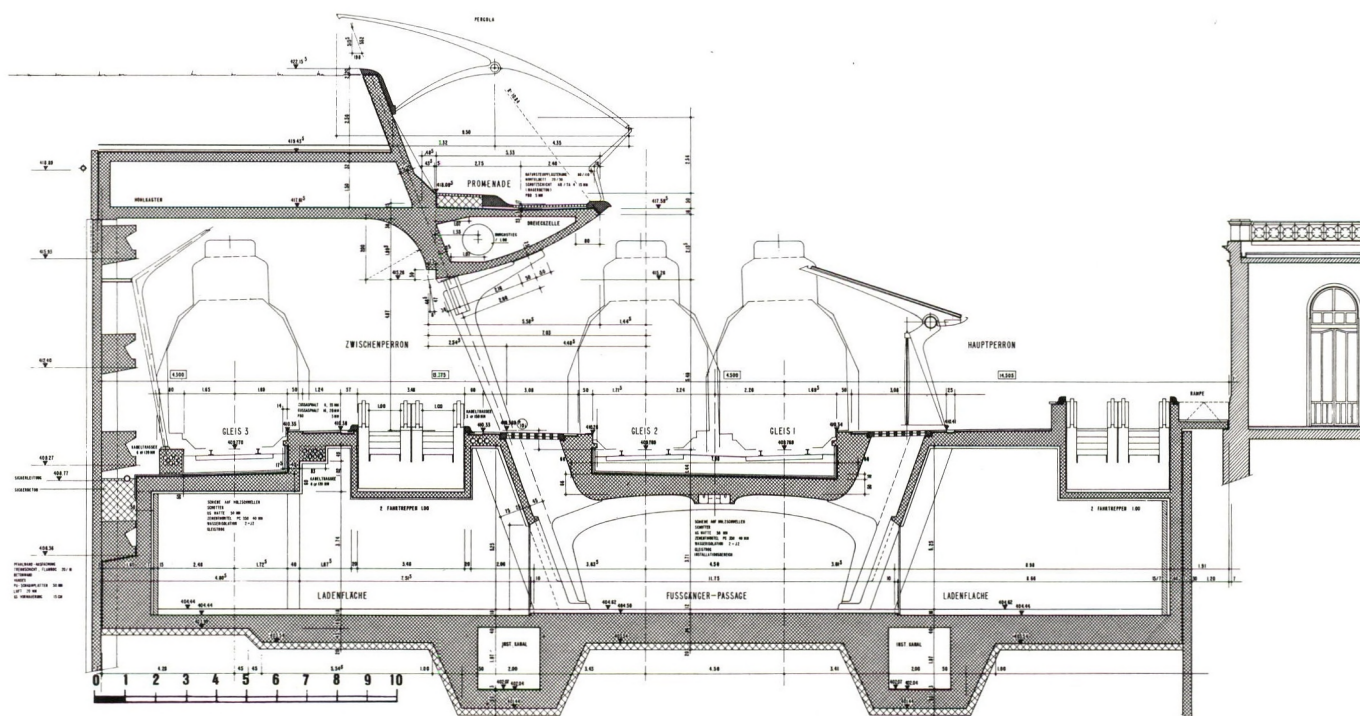
Auftraggeber Mandant	Schweizerische Bundesbahnen, Kreisdirektion III Chemins de fer fédéraux suisses, direction d'arrondissement III
Architekten Architectes	Santiago Calatrava Walls, Dr. ès Sc. Techn. ETH/SIA/BSA Architekt und Bauingenieur Obere Zäune 14 8001 Zürich Tel 01/252 88 77
Bauingenieur Ingénieur civil	Dr. Santiago Calatrava
Fachingenieure Ingénieurs	Projektverfasser Arbeitsgemeinschaft ACR-Arnold Amsler, Architekt ETH/SIA, Winterthur Landschaftsarchitekt Werner Rüeger, BSG, Winterthur
Projekt Conception	1983
Ausführung Réalisation	1990
Adresse	Kreuzbühlstrasse 2 8008 Zürich

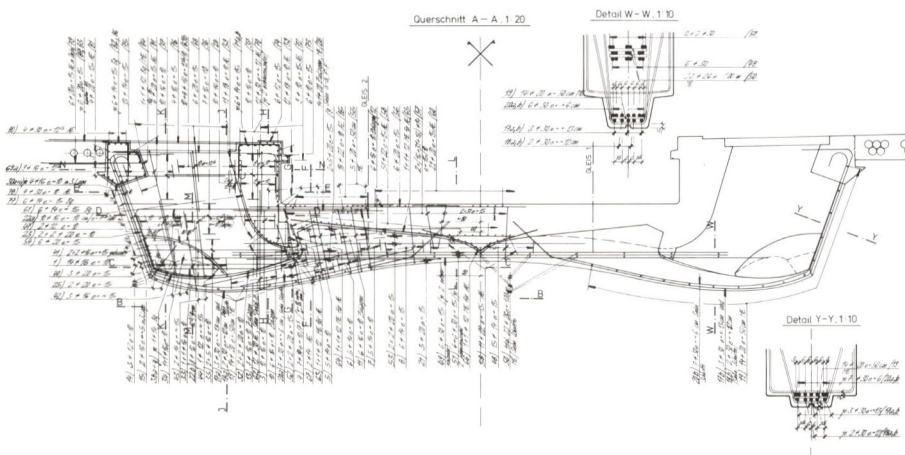


Beschreibung / Description

Für den S-Bahn-Betrieb musste auch der Bahnhof Stadelhofen den erhöhten Anforderungen angepasst werden. Die grössere Zuganzahl erfordert ein drittes Gleis und einen schienenfrei zugänglichen Zwischenperron. Hauptbestandteil der baulichen Massnahme sind die zurückversetzte Stützmauer, die Galerie zur Überdeckung der bergseitigen Bahnanlagen, die neu erstellte Brückenverbindung und ein Ladengeschoss als Unterführung zum Zwischenperron.

Pour satisfaire aux exigences élevées posées par l'exploitation du train rapide de Zurich (S-Bahn), il fallait aussi adapter la gare de Stadelhofen. Le nombre accru de trains nécessitait une troisième voie ainsi qu'un quai intermédiaire auquel on accède sans traverser les rails. Les principaux éléments de construction sont les murs de soutènement en retrait, la galerie couvrant les installations ferroviaires côté montagne, la nouvelle liaison par pont et un niveau de magasins servant de passage sous-voies menant au quai intermédiaire.



**Konzeption / Conception**

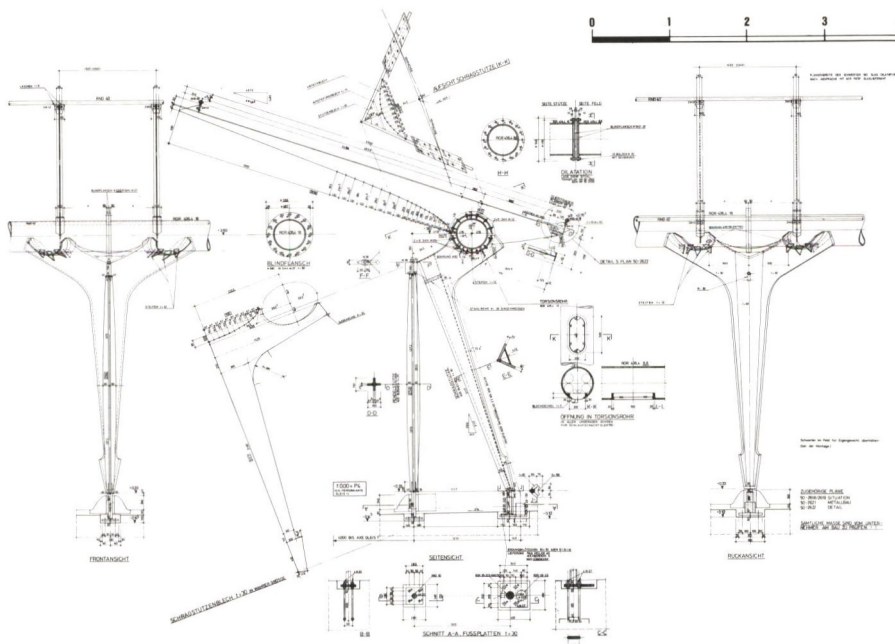
Die Dualität der Berg- und Talseite, welche durch die Eisenbahnlinie entstanden ist, wird durch die dazwischenliegenden Bauelemente betont. Leichte Brücken aus Stahl verbinden die beiden Bereiche. Die übrigen Elemente des Bahnhofes, die Perrondächer und Vordächer usw., wurden im Sinne einer möglichst grossen Einheit des Bildes erstellt. S.C.: «Der grossmassstäbliche städtebauliche Angriff wird durch das Ordnen und Repetitive seitens des konstruktiven Elements in plastischer Hinsicht geprägt.»

Née de la construction du chemin de fer, la dualité entre le côté amont et aval de la ligne ferroviaire est mise en évidence par les éléments de construction intermédiaires. Des ponts légers en acier relient ces deux zones. Les autres éléments de la gare, les toitures des quais, les avant-toits, etc., ont été érigés en cherchant à obtenir une unité d'ensemble aussi grande que possible. S.C.: «La vaste agression dans le paysage urbain est caractérisée par l'ordonnement et la répétition du point de vue plastique des éléments de construction.»

Konstruktion / Construction

Technische Daten: Beton 22 000 m³, Armierung 2000 t, Schalungen 53 000 m², Bohrpfähle 500 m, Erdanker 5000 m, Isolationen 8000 m².

Caractéristiques techniques: béton 22 000 m³, armature 2000 t, coffrages 53 000 m², pieux forés 500 m, ancrage dans le terrain 5000 m, isolations 8000 m².

**Bibliographie**

Archithese 2/90 — El Croquis 38/39
Santiago Calatrava Ingenieur-Architektur,
Birkhäuser-Verlag
a Schweizer Architektur
Oktober 90 Nr. 94
Architecture Contemporaine 1990

Fotos / Photographie: Paolo Rosselli



